

DANZIGER WIRTSCHAFTS-ZEITUNG

Mit den Beigaben:
Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Danzig. Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung. Danziger Juristen-Zeitung

Herausgeber: Industrie- und Handelskammer zu Danzig :: Schriftleiter: Dr. Mau

15. Jahrgang — Nr. 32 — 9. August 1935

Die DWZ erscheint wöchentlich am Freitag und kostet durch die Post bezogen im Inland 3.— Dg., im Auslande 5,— Dg. pro Monat; unter Kreuzband nach Polen 11,— Dg. und dem Ausland 12,— Dg. pro Quartal. — Einzelnummer 1,— Dg. Nachdruck nur mit Quellenangabe gestattet, der mit Verfasser gezeichneten Artikel nur mit Genehmigung des Herausgebers

Verantwortlich für den redaktionellen Teil: Dr. Mau; für Inserate und Geschäftliche Mitteilungen: Bruno Gülsdorff, Hohenstein i./Freistaat.

Die Lage der Weltschiffahrt

Unter den Gewerbezweigen einer Volkswirtschaft nimmt die Schiffahrt eine besondere Stellung ein, da sie am besten geeignet ist, nach außen für ihr Volk und dessen Wirtschaft zu werben. Daraus erklärt sich das besondere Interesse, das der Schiffahrt in vielen Ländern auch von Staats wegen entgegengebracht wird. Der Gründe für die Förderung der nationalen Reedereien sind viele: nationalpolitische, Prestigefragen, volkswirtschaftliche, handelspolitische und schließlich auch wehrpolitische. Gerade der Weltkrieg hat bewiesen, ein wie wichtiges Instrument zur Landesverteidigung auch in der Handelsmarine liegt.

Dieses Interesse der Staaten an der Förderung ihrer Handelsflotten steigerte sich, als die Krise ausbrach und der Handel schrumpfte. Die Schiffahrt wurde unrentabel, sie zehrte vom Kapital, kämpfte schließlich um ihre Existenz. Mit jeder Verschärfung der Lage wurde die Hilfsbereitschaft der Regierungen stärker in Anspruch genommen, die sich in erster Linie in der Gewährung von Subventionen äußerte. Die Zeitpunkte, Bedingungen und der Umfang dieser staatlichen Unterstützungen sind in den einzelnen Ländern verschieden. Praktisch aber sind nach und nach alle Länder, die eine größere Handelsflotte unterhalten, zur Subventionierung gezwungen worden. So steht heute die Weltschiffahrt als das mit am stärksten subventionierte Gewerbe vor uns. Damit aber sind die Wettbewerbsverhältnisse unklar geworden, verliert die Schiffahrt immer mehr an eigener Widerstandskraft. Die Subventionen verschärfen diese Not noch dadurch, daß sie den Versuch einer Rationalisierung auf internationaler Grundlage erschweren, oder gar verhindern, die Subvention nicht nur Verteidigungswaffe für die Erhaltung einer Nationalschiffahrt ist, sondern in verschiedenen und wichtigen Schiffahrtsländern zur Angriffswaffe ausgestaltet ist. Vor allem dort, wo die Staatsunterstützung schon vor der Krise fester Bestandteil der nationalen Schiffahrtspolitik war. Das Hauptbeispiel dafür ist Frankreich, wo bereits seit 150 Jahren Staatsbeihilfen für die Schiffahrt gezahlt werden.

Während seit Einführung offener Subventionen bis zum Weltkrieg (1851—1920) an Subventionen für die Postdampferlinien rd. 1,4 Milliarden Goldfrancs gezahlt wurden, sind in der Nachkriegszeit (1921 bis 1935) hierfür rd. 2,5 Milliarden Papierfrancs aufgewendet worden.

Diese Leistungen umfassen aber nur einen Teil der Unterstützungen. Hinzu kommen Verträge über Verlustausgleich, Schiffbaudarlehen, Fahrtprämien, Sanierungshilfen, Zahlungen an die Invalidenkasse der Seeleute u. a. m. Allein die vom Staat übernommenen Verpflichtungen für die „Normandie" beweisen die Großzügigkeit der Subventionen in Frankreich, denn alles in allem einschl. der Zins- und Tilgungsverpflichtungen der für den Bau des Schiffes aufgenommenen Anleihen und des Versicherungsrisikos ist der französische Staat für dieses eine Schiff Verpflichtungen in Höhe von 1,2 Milliarden Franken eingegangen.

Die Gesamtunterstützungen betragen für 1935:

	Francs
Subvention an verschiedene Schiffahrts-Organisationen	281 980
Förderung der Seefischerei	7 809 900
Zinszuschüsse für die Baudarlehen des Crédit Maritimes	21 500 000
Unterstützung freier Reedereien . . .	90 000 000
Regelmäßiger Dienst nach Korsika . .	13 150 000
Liniendienst nach dem Fernen Osten, Australien, Ostafrika usw.	202 500 000
Cie. Génerale Transatlantique	150 000 000
Cie. Sud-Atlantique	40 000 000
Subvention an die Invaliden-Kasse . .	200 000 000
zusammen	725 241 880

Diese staatlichen Unterstützungen haben zur Folge, daß heute verschiedene französische Reedereien als Staatsunternehmen angesprochen werden müssen, weil die Regierung das gesamte Unternehmerrisiko übernommen hat. Als „private" Reedereien können etwa 80 % der Gesamtflotte von 3 298 053 BRT. angesprochen werden, da auf sie nur ein relativ kleiner Teil der Subventionen entfällt. Bezeichnenderweise ist daraus aber noch nicht der Schluß gezogen worden, die Unterstützungen für den bevorzugten Teil der Linien, an denen der Staat aus verschiedenen Gründen natürlich besonderes Interesse hat, abzubauen. Gegenwärtig liegt dem Parlament ein Antrag vor, nun auch diese privaten Reedereien stärker zu unterstützen!

Entscheidend aber ist, ob die französische Handelsflotte nun dank dieser Großunterstützung von der Krise verschont geblieben ist. Die Frage ist zu verneinen. Zwar ist die französische Handelsflotte heute wesentlich größer als vor dem Kriege, wo sie ebenfalls schon stark subventioniert war. Ihr Zuwachs aber bestand in erster Linie aus dem Anteil an der abgelieferten deutschen Handelsflotte 1919—20. Nachdem die französische Flotte gegenüber 2,3 Mill. BRT. vor dem Kriege 1931 ihren Höchststand mit 3,6 Mill. BRT. erreicht hatte, sinkt dieser Bestand ebenso wie in anderen Ländern. Das beweist, daß Frankreich unter normalen privatwirtschaftlichen Wettbewerbsverhältnissen zur See nur eine wesentlich kleinere Handelsflotte unterhalten könnte. Die Uebersättigung der Weltschiffahrt mit Tonnage aus der Subventionierung wird damit klar ersichtlich. Die künstliche Steigerung der Konkurrenz in einem Land löst in anderen Staaten Gegenmaßnahmen und damit ein Wettrüsten der Subventionen aus.

Das trifft in erheblichem Umfang auf die Geschichte der Staatsunterstützung für die Schiffahrt in den Vereinigten Staaten, in Italien und in Japan zu. Auch die starken Verschiebungen im Anteil der einzelnen Länder an der Welthandelsflotte durch Kriegsausgang und Kriegswirkungen, haben der Subvention einen starken Auftrieb verliehen. Es würde zu weit führen, diese Zusammenhänge im einzelnen an der Subventionsgeschichte in den einzelnen Ländern, die ihre Handelsflotte durch den Krieg stark

gesteigert haben, nachzuprüfen. Das Beispiel Frankreichs zeigt, wie tief sich die Subventionen in der Schiffahrtspolitik der Nachkriegszeit eingefressen haben, welche Hindernisse zu überwinden sind, um die Weltschiffahrt wenigstens durch Schaffung normaler Wettbewerbsverhältnisse zu bessern.

Eine weitere Schwierigkeit folgt aus dem Währungskampf und den schweren Verlusten, die durch Abwertungen den Nationalschiffahrten mit stabiler Währungseinheit aufgebürdet worden sind. Zwar kann die hierdurch entstandene Unterstützung der Schiffahrt mit der gewollten Subventionierung in den verschiedensten Ländern nicht auf eine Stufe gestellt werden, aber diese weitere Verzahnung von Schiffahrt mit Staatsunterstützung bindet die Schiffahrtsfragen immer enger an die großen Probleme wirtschaftlicher und politischer Art, die zwischen den Staaten zu bereinigen sind. Damit wird der Spielraum für eine Selbsthilfe enger.

Trotzdem gibt es immer noch Zweige der Schiffahrt, die sich trotz ebenfalls ausgeprägter Krisenerscheinungen noch verhältnismäßig gut gehalten haben und in freier Initiative arbeiten, ohne größere Staatsunterstützungen in Anspruch zu nehmen. Es handelt sich hierbei in erster Linie um die skandinavischen Länder. Da sie zum Sterlingblock gehören, hat ihre Schiffahrt also die Wettbewerbssteigerung der Valutenabwertung erfahren im Gegensatz zu Holland oder der deutschen Schiffahrt.

So nimmt beispielsweise Schwedens Schiffahrt noch eine ziemlich starke Stellung ein, die auch durch die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung des Landes unterstüzt worden ist. Die schwedische Einfuhr hat sich im vergangenen Jahr um 18,5 %, die Ausfuhr sogar um 20 % erhöht. Entsprechend sind auch die Frachteinnahmen der schwedischen Schiffahrt gestiegen, und zwar von 250,24 Mill. Kr. auf 269,23 Mill. Kr. Der Anteil der heimischen Flagge am Verkehr der schwedischen Häfen beträgt 48 %. An den Einnahmen der Schiffahrt ist aber Fracht zwischen ausländischen Häfen stark beteiligt; von den Frachteinnahmen der Ueberseeschiffahrt fallen 57,1 % auf Fahrten zwischen schwedischen und ausländischen Häfen, 42,9 % auf Fahrten zwischen Auslandsplätzen. Von den Seefrachteinnahmen entfallen 69,56 Mill. Kr. auf den Verkehr mit Großbritannien, 35,27 Mill. Kr. mit den Vereinigten Staaten, 18,33 Mill. Kr. mit Deutschland, 16,27 Mill. Kr. mit Finnland, 15,98 Mill. Kr. mit Frankreich, 15,34 Mill. Kronen mit Polen/Danzig, 14,40 Mill. Kr. mit Dänemark, 13,72 Mill. Kr. mit Norwegen, 13,27 Mill. Kr. mit Belgien und 12,55 Mill. Kr. mit Holland. Die europäische Schiffahrt überwiegt also bei weitem. Durch die enge Verflechtung mit den anderen skandinavischen Ländern erklären sich die wiederholten Versuche der skandinavischen Länder zur engeren Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Schiffahrt. Im großen und ganzen arbeitet die Schiffahrt dieser Länder subventionsfrei und erzielt dabei noch Gewinne, z. B. hat die schwedische Flotte bei einem Kapital von etwa 475 Mill. Kr., wovon kaum die Hälfte auf Schulden entfallen, 1933 einen Ueberschuß von 20,6 Mill. Kr. erzielt, wobei nach Abschreibungen ein Reingewinn von 5,25 Mill. Kr. oder 2,4 % des Kapitals verblieb. Ungünstiger liegt die Trampschiffahrt, wo die Ueberschüsse nach Abschreibungen nur auf 1 % gegenüber 3 % kamen. In der Gesamtheit konnte die schwedische Schiffahrt also noch rentabel arbeiten. Immerhin ist das beachtenswert gegenüber den Verlusten, die in anderen Ländern eingetreten sind.

Man braucht dabei nur auf eine englische Berechnung zu verweisen, die für die Linienfahrt für 1933 auf einen Gewinn von 0,8 % kam gegen 0,6 % für 1934. Die englische Trampfahrt arbeitete mit Verlust.

Eine Sonderstellung innerhalb der Weltschiffahrt nimmt die norwegische Handelsflotte ein, die trotz der geringen Bevölkerung des Landes die viertgrößte der Welt ist und gegenwärtig 3 967 000 BRT. Dampfer und Motorschiffe umfaßt. Während die meisten Nationalflotten kaum ihren Bestand behaupten konnten, hat sie sich in den letzten zehn Jahren um 1,3 Mill. BRT. vermehrt. Diese Vermehrung ist ohne staatliche Unterstützung durchgeführt worden, wie überhaupt die norwegische Schiffahrt die einzige der großen Nationalflotten ist, die ohne Staatshilfe ihre Wettbewerbsfähigkeit bis jetzt aufrechterhalten konnte. Aber auch in Norwegen mehren sich die Klagen der Schiffahrt und die Erörterungen über irgendwie geartete Hilfe durch den Staat, ohne daß aber bisher klare Pläne aufgestellt worden wären.

Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer

Errichtung der Fachgruppe Tabakwareneinzelhandel.

Gemäß § 62a des Statuts der Industrie- und Handelskammer zu Danzig (Gesetzblatt für die Freie Stadt Danzig 1935, S. 624) und mit Genehmigung des Senats der Freien Stadt Danzig ist die Fachgruppe Tabakwareneinzelhandel errichtet worden.

Die Fachgruppe besitzt Rechtsfähigkeit. Die Vorschriften der §§ 27, Abs. 3, 30, 31 und 42 BGB. finden auf sie Anwendung.

Der Fachgruppe gehören die im Freistaatgebiet ansässigen Betriebe an, die Tabakwaren und Raucherartikel führen.

Kolonialwaren- und Feinkostgeschäfte sowie Gaststätten, die Tabakwaren handeln, gehören der Fachgruppe Tabakwareneinzelhandel nicht an. Die einheitliche Lenkung des gesamten Tabakwareneinzelhandels wird durch Zusammenarbeit der zuständigen Fachgruppen gewährleistet.

Der Präsident der Industrie- und Handelskammer hat zum Fachgruppenleiter den Kaufmann Willy Pehlke, Zoppot, Markt 2, widerruflich ernannt.

Die Geschäftsstelle der Fachgruppe befindet sich in Danzig, Elisabeth-Kirchengasse 8 (Zigarrengeschäft Stüwe).

Die Satzung der Fachgruppe wird im Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig veröffentlicht.

Danzig, den 2. August 1935.

Verleihung von Auszeichnungen für langjährige treue Mitarbeit.

Die Industrie- und Handelskammer hat den nachstehend aufgeführten Herren, die sämtlich bei der Firma Danziger Speditions-Gesellschaft m. b. H., Danzig, tätig sind, für ununterbrochene, langjährige treue Mitarbeit das silberne Denkzeichen am rotgelben Bande bezw. die Ehrenurkunde der Industrie- und Handelskammer verliehen:

a) das silberne Denkzeichen:

Artur Sachs, seit 34 Jahren bei der Firma,
Wilhelm Ruch, „ 27 „ „ „ „ ;

b) die Ehrenurkunde:

Joseph Oschnewski, seit 23 Jahren bei der Firma,
Paul Lange, „ 16 „ „ „ „ ,
Hermann Helmstädt, „ 16 „ „ „ „ ,
Karl Kitschke, „ 15 „ „ „ „ .

Danziger Wertpapiere.

Die Notierungen erfolgen in Danziger Gulden (G)

	29. 7. 35	30. 7. 35	31. 7. 35	1. 8. 35	2. 8. 35	3. 8. 35
Festverzinsliche Wertpapiere:						
a) einschließlich der Stückzinsen:						
5 % Roggenrentenbriefe (1 Ztr. Roggen)	—	—	—	—	—	—
7 % Danziger Stadtanleihe 1925 (£ = 25 G)	—	—	—	—	—	—
6½ % Danziger Staats- (Tabakmonopol) Anleihe (£ = 25 G)	—	—	—	—	—	—
b) ausschließlich der Stückzinsen:						
4 % Danziger Schatzanweisungen	54 bez.	53½ bez.	—	53½ bez.	—	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypothekenbank, Kommunalschuldverschreibungen	—	—	—	—	—	—
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1—9	—	50 bez.	—	50 bez.	—	50 bez. B.
4 % (bisher 8 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 10—18	—	50 bez.	—	—	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 19—26	—	—	—	—	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 27—34	—	50 bez.	—	—	—	—
4 % (bisher 7 %) Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 35—42	50 bez.	50 bez. G.	—	—	50 bez. B	—
4 % (bisher 6 % Danziger Hypotheken-Pfandbriefe Serie 1	—	—	—	—	—	—
Aktien:						
Bank von Danzig	—	—	—	—	—	—
Danziger Privat-Aktien-Bank	—	—	—	—	—	100 bez.
Danziger Hypothekenbank	—	—	—	—	—	—
Zertifikate der Danziger Tabak-Monopol A.-G.	—	—	—	—	—	—

Danzig

Postnachnahme- und Postauftragsverkehr aus dem Ausland.

Empfänger von Postnachnahmesendungen und Postaufträgen aus dem Ausland (einschl. Deutschland), deren Versendung jetzt wieder zugelassen ist, müssen bei der Einlösung der Nachnahme oder des Postauftrags dem Ausgabebeamten oder Zusteller die Genehmigung der Ueberwachungsstelle für den Zahlungsverkehr nach dem Ausland vorlegen, welche den Empfänger zur Leistung von Zahlungen nach dem Ausland berechtigt (Devisenerwerbsgenehmigung, Clearing-Genehmigung). Ist der Empfänger nicht im Besitz einer Genehmigung, so muß er eine solche sogleich bei der Ueberwachungsstelle beantragen. Kann die Genehmigung nicht während der zulässigen Lagerfrist der Nachnahme oder des Postauftrags beigebracht werden, so müssen die Sendungen als nicht eingelöst behandelt und u. U. zurückgesandt werden.

Veränderungen im Handelsregister.

(Nach Danziger Staatsanzeiger Teil II Nr. 44–49, Jahrgang 1935.)

A. Löschungen.

1. Handelsregister Abt. A.

Am 21. 6. 35 A. 2649 Wichern & Ludolphi Danzig, Zweigniederlassung der in Hamburg bestehenden Hauptniederlassung: Die hiesige Zweigniederlassung ist aufgehoben.

Am 20. 6. 35 Tghf. A. 190 Ziemens und Schmidt, Tiegenhof.

2. Handelsregister Abt. B.

Am 4. 6. 35 B. 2587 Korenberg & Co. Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig.

Am 5. 6. 35 B. 2703 Fahrradteile-Fabrik „Triumph" Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig.

Am 12. 6. 35 B. 2045 Langfuhrer Möbelfabrik Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig-Langfuhr.

Am 15. 6. 35 B. 263 Beamten Konsum-Geschäft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Danzig.

Am 27. 6. 35 B. 2272 „Dawako" Danziger Waren-Kontor Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Danzig.

3. Genossenschaftsregister.

Keine.

B. Neueintragungen.

1. Handelsregister Abt. A.

Am 6. 6. 35 A. 5649 Dipl. Ing. Albin von Hermann Technisches Büro und Vertretungen, Danzig, und als deren Inhaber Dipl. Ing. Albin von Hermann in Danzig.

Am 6. 6. 35 A. 5650 Felix Schörnick, Danzig, und als deren Inhaber der Kaufmann Felix Schörnick in Danzig.

Am 11. 6. 35 A. 5651 Max Wittig, Danzig, und als deren Inhaber der Kaufmann Max Wittig in Danzig.

Am 12. 6. 35 A. 5652 Paul Rozek, Tabakwaren Groß- und Kleinhandel, Danzig, und als deren Inhaber der Kaufmann Paul Rozek in Danzig.

Am 12. 6. 35 A. 5653 Max Kurnick, Danzig, und als deren Inhaber der Kaufmann Max Kurnick in Danzig.

Am 14. 6. 35 A. 5654 Berthold Kelsch — Ordensmühle Herrengrebin — in Herrengrebin und als deren Inhaber der Mühlenbesitzer Berthold Kelsch in Herrengrebin, Kreis Danziger Niederung.

Am 15. 6. 35 A. 5655 Walter Wermke Danzig und als deren Inhaber der Kaufmann Walter Wermke in Danzig.

Am 15. 6. 35 A. 5656 Offene Handelsgesellschaft in Firma M. Feuerstein & Co. Danzig, und als deren persönlich haftende Gesellschafter der Kaufmann Mendel (genannt Max) Feuerstein in Danzig und Frau Cipojra Feuerstein geb. Perloff in Danzig.

Am 21. 6. 35 A. 5657 Offene Handelsgesellschaft in Firma J. Tuchler & Co., Danzig-Stadtgebiet und als deren persönlich haftende Gesellschafter die Kaufleute Jakob Tuchler in Danzig-Stadtgebiet und Herbert Rabbinowicz in Danzig-Stadtgebiet.

Am 19. 6. 35 Zpt. A. 240 Maria Gewlitsch Handarbeit- und Kurzwarengeschäft Zoppot und als ihre alleinige Inhaberin Frau Maria Gewlitsch in Zoppot, Große Unterführung Nr. 11.

2. Handelsregister Abt. B.

Keine.

3. Genossenschaftsregister.

Keine.

C. Aenderungen und Liquidationen.

1. Handelsregister Abt. A.

Am 1. 6. 35 A. 5648 Hotel „Das Deutsche Haus" Heinrich Gießow & Co., Kommanditgesellschaft, Danzig: Dem Dr. Rudolf Wetzel in Danzig ist Prokura erteilt.

Am 5. 6. 35 A. 662 R. Damme, Danzig: Die Prokura des Max Hoch ist erloschen. An Willy Anspach in Danzig und Alfred Münchow in Danzig ist Prokura erteilt.

Am 6. 6. 35 A. 5180 Nordische Speditions-Kohlen- und Koks-Handlung Herwarth Harthun, Danzig: Der Kaufmann Oskar Hankel in Danzig ist in das Geschäft als persönlich haftender Gesellschafter eingetreten.

Am 8. 6. 35 A. 2358 Georg Stilke, Danzig, Zweigniederlassung der in Berlin bestehenden Hauptniederlassung: Der Buchhändler Hermann Reinshagen in Berlin ist in das Geschäft als persönlich haftender Gesellschafter eingetreten. Die Gesamtprokura des Franz Hennig und des Hermann Reinshagen ist erloschen. Die Gesamtprokura des Ferdinand Wolf in Berlin ist in eine Einzelprokura umgewandelt.

Am 11. 6. 35 A. 5625 Miron Zipkin, Danzig: Der Ingenieur Josef Kamien in Danzig ist in das Geschäft als persönlich haftender Gesellschafter eingetreten.

Am 15. 6. 35 A. 2530 J. H. Bachmann, Danzig, Zweigniederlassung der in Bremen bestehenden Hauptniederlassung: Die Firma der hiesigen Niederlassung lautet fortan: J. H. Bachmann, Zweigniederlassung Danzig.

Am 18. 6. 35 A. 3644 Carl Machwitz, Danzig: Inhaber der Firma ist jetzt der Kaufmann Max Runde in Danzig.

Am 21. 6. 35 A. 344 Ed. Loewens Danzig: An Kurt Ohms in Zoppot und Fräulein Margarete Stier in Danzig ist Prokura derart erteilt, daß beide gemeinsam zur Vertretung der Firma berechtigt sind. Die Prokura des Ernst Kliewer ist erloschen.

Am 31. 5. 35 Tghf. A. 103 T. Neumann in Elbing. Die Zweigniederlassung in Kalthof ist zur Hauptniederlassung erhoben. Franz Goldstein, Kaufmann, in Danzig, ist Pächter.

2. Handelsregister Abt. B.

Am 4. 6. 35 B. 41 Zuckerfabrik Praust Aktiengesellschaft, Praust: Der Bauer Albert Wiebe in Trutenau ist zum Vorstandsmitglied bestellt.

Am 8. 6. 35 B. 14 Schrauben-, Muttern- und Nietenfabrik Aktiengesellschaft, Danzig: An Erich Müller in Berlin und Rudolf Meyer in Berlin ist Prokura erteilt. Die Prokura des Georg Tschammer ist erloschen.

Am 14. 6. 35 B. 1769 Jewish Public Bank Aktiengesellschaft, Danzig: Willy Anspach ist aus dem Vorstande ausgeschieden. An seiner Stelle ist der Bankdirektor Dr. Leo Goldhaber zum Vorstandsmitgliede bestellt.

Am 15. 6. 35 B. 1992 Gladbacher Feuerversicherungs-Aktien-Gesellschaft Zweigniederlassung Danzig, Danzig, deren Hauptniederlassung in München-Gladbach (Rheinland): An Karl Herter und Reinhold Seeck in München-Gladbach ist Gesamtprokura erteilt.

Am 15. 6. 35 B. 2743 Treuverkehr Danzig Filiale der Treuverkehr Deutsche Treuhand-Aktiengesellschaft für Warenverkehr, Danzig, deren Hauptniederlassung sich in Berlin befindet. An Walter Kielminski in Nowawes, Dr. jur. Fritz Möhle in Bielefeld und Franz Wittig in Erfurt ist Prokura erteilt.

Am 15. 6. 35 B. 1977 Leipziger Feuer-Versicherungs-Anstalt in Danzig, Aktiengesellschaft, Zweigniederlassung der in Leipzig bestehenden Hauptniederlassung: Die Prokuren des Gustav Kluth, Fritz Hensel und Dr. jur. Wilhelm Kern sind erloschen.

Am 15. 6. 35 B. 2760 The British Baltic Timber Export Company Karlins Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Danzig: Dr. Harry Karlin ist als Geschäftsführer ausgeschieden.

Am 21. 6. 35 B. 2618 Bugsier-Reederei- und Bergungs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Danzig. Der Kaufmann Franz Waechter in Danzig ist zum Vorstandsmitgliede bestellt.

Am 27. 6. 35 B. 2078 Gothaer Feuerversicherungsbank auf Gegenseitigkeit, Generalagentur für das Gebiet der Freien Stadt Danzig in Danzig, deren Hauptsitz Gotha. Paul Fußhoeller und Dr. jur. Otto Kürsten in Gotha sind zu stellvertretenden Vorstandsmitgliedern ernannt.

Am 27. 6. 35 B. 2137 Deutscher Lloyd Versicherungs-Aktiengesellschaft, Danzig, deren Hauptniederlassung in Berlin. An Paul Esser in Berlin und Robert Böttcher in Berlin ist Prokura erteilt.

3. Genossenschaftsregister.

Am 15. 5. 35 Gen. 34 Steegener Darlehnskassen-Verein eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht in Steegen: Durch Beschluß der Generalversammlung vom 27. November 1934 ist die Satzung geändert und neu gefaßt. Die Firma lautet nunmehr: Steegener Spar- und Darlehnskassen-Verein eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht.

Am 24. 5. 35 Gen. 33 Stutthöfer Darlehnskassen-Verein eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht in Stutthof: Durch Beschluß der Generalversammlung vom 28. Dezember 1934 ist die Satzung geändert und neu gefaßt. Die Firma lautet nunmehr: Stutthöfer Spar- und Darlehnskassen-Verein, eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht.

Bei beiden vorbezeichneten Genossenschaften ist außerdem eingetragen: Der Gegenstand des Unternehmens ist nunmehr der Betrieb einer Spar- und Darlehnskasse 1. zur Pflege des Geld- und Kreditverkehrs und zur Förderung des Sparsinnes; 2. zur Pflege des Warenverkehrs (Bezug landwirtschaftlicher Bedarfsartikel und Absatz landwirtschaftlicher Erzeugnisse); 3. zur Förderung der Maschinenbenutzung.

Am 29. 5. 35 Ntch. Gen. 11 Neuteicher Spar- und Darlehnskassen- e. G. m. u. H., Neuteich. Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb einer Spar- und Darlehnskasse zur: 1. Pflege des Geld- und Kreditverkehrs und zur Förderung des Sparsinnes; 2. Pflege des Warenverkehrs (Bezug landwirtschaftlicher Bedarfsartikel und Absatz landwirtschaftlicher Erzeugnisse); 3. Förderung der Maschinenbenutzung. Der Geschäftsbetrieb ist auf den Mitgliederkreis beschränkt.

Am 12. 6. 35 Tghf. Gen. 38 Gr. Mausdorfer Spar- und Darlehnskassenverein e. G. m. u. H., Gr. Mausdorf. Gegenstand des Unternehmens ist jetzt der Betrieb einer Spar- und Darlehnskasse zur Pflege des Geld- und Kreditverkehrs und zur Förderung des Sparsinnes, Pflege des Warenverkehrs (Bezug landwirtschaftlicher Bedarfsartikel und Absatz landwirtschaftlicher Erzeugnisse), Förderung der Maschinenbenutzung. Der Geschäftsbetrieb ist auf den Mitgliederkreis beschränkt.

Danziger Getreidezufuhren auf dem Bahnwege vom 16. bis 31. Juli 1935.

Datum	Weizen		Roggen		Gerste		Hafer		Hülsenfrüchte		Kleie u. Ölkuch.		Saaten	
	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggon	To.	Waggons	To.	Waggons	To.	Waggons	To.
16. 7. 35	10	150	21	315	18	272	1	15	—	—	1	15	—	—
17. 7. 35	7	105	30	454	28	411	2	30	—	—	1	15	—	—
18. 7. 35	7	105	61	920	12	180	1	15	—	—	—	—	1	7
19. 7. 35	3	45	11	164	21	316	—	—	—	—	3	45	—	—
20./21. 7. 35	12	181	22	227	35	526	—	—	—	—	1	15	—	—
22. 7. 35	8	115	15	231	5	76	—	—	—	—	2	30	—	—
23. 7. 35	32	480	6	90	3	46	—	—	—	—	1	15	1	15
24. 7. 35	26	390	—	—	13	195	—	—	—	—	2	30	—	—
25. 7. 35	23	345	35	546	6	90	—	—	1	15	1	15	—	—
26. 7. 35	3	45	54	836	16	238	—	—	1	15	4	40	—	—
27./28. 7. 35	9	135	66	1027	13	194	1	15	1	15	2	30	4	52
29. 7. 35	—	—	67	1014	2	30	—	—	—	—	—	—	—	—
30. 7. 35	8	120	16	243	7	108	—	—	—	—	2	30	1	5
31. 7. 35	4	60	16	243	5	75	—	—	—	—	2	30	2	30
Gesamt	152	2276	420	6310	184	2757	5	75	3	45	22	310	9	109

Eingang von Ausfuhrgütern auf dem Bahnwege

Berichtsdekade vom 21. bis 31. Juli 1935

Bezeichnung des Gutes	Danzig: Leege Tor		Olivaer Tor		Neufahrwasser: Freibezirk		Neufahrwasser: Zollinland		Weichselbahnhof		Strohdeich		Kaiserhafen		Holm		Troyl	
	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.	Wagg.	To.
Kohlen	69	1110	201	3695	322	6685	15	236	1299	34185	—	—	371	7155	—	—	589	14805
Holz	8	120	45	724	21	315	101	1647	12	189	284	4917	409	7121	751	13156	36	653
Getreide, Saaten	168	2482	—	—	—	—	146	2276	—	—	—	—	73	1155	96	1441	—	—
Zucker	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Naphtha	16	208	2	27	—	—	—	—	78	1151	—	—	—	—	—	—	16	240
Rübenschn.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Melasse	1	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	445	—	—
Kartoffelmehl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Salz	5	75	—	—	—	—	1	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Häute	—	—	—	—	—	—	3	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eier	7	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zement	4	60	8	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisen, Maschinen	5	80	13	191	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Versch. Güter	299	1930	126	1524	23	263	106	1887	41	649	27	414	—	—	—	—	2	35
Cellulose	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vieh,	61 Wag.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Schiffahrt

Frachtraten ab Danzig.

(Anfang August 1935.)

Die Raten sind, sofern nichts anderes vermerkt, in engl. Schillingen angegeben, und zwar nach engl., skandinavischen und finnischen Häfen in Papierschilling, nach französischen und belgischen Häfen in Goldschilling.

Holz:

D. B. B.:

		Rate		
Nach	Boness	30/—		pro Standard
„	Leith	30/—		„ „
„	Grangemouth	30/—		„ „
„	Tyne	30/—		„ „
„	Sunderland	32/6		„ „
„	West Hartlepool	31/—		„
„	Hull	31/—		„ „
„	London	26/—		„ „
„	Grimsby	31/—	bis 32/—	„ „
„	Southampton	37/6		„ „
„	Bristol	42/6		„ „
„	Cardiff	40/—		„ „
„	Swansea	40/—		„ „
„	Birkenhead	41/—		„ „
„	Liverpool	39/—		„ „
„	Garston	44/—		„ „
„	Manchester	39/—		„ „
„	Preston	40/—		„ „
„	Belfast	50/—		„ „
„	Dublin	50/—		„ „
„	Cork	50/—		„ „
„	Dünkirchen	22/—	Gold	„ „
„	Le Havre	25/—	Gold	„ „
„	Rouen	22/6	Gold	„ „
„	Bordeaux	27/—	Gold	„ „
„	Antwerpen	18/—	Gold	„ „
„	Gent	20/—	Gold	„ „
„	Rotterdam	12.—	Hfl.	„ „
„	Amsterdam	12.25	Hfl.	„ „
„	Bremen	—		„ „

Kiefernschwellen:

		Rate		
Nach	Boness	8/6		pro load
„	Leith	8/6		„ „
„	Grangemouth	8/6		„ „
„	Tyne	10/6		„ „
„	Sunderland	10/—		„ „
„	West Hartlepool	10/3		„ „
„	Hull	10/—		„ „
„	London	10/—		„ „
„	Grimsby	10/—		„ „
„	Southampton	10/6		„ „
„	Birkenhead	11/—		„ „
„	Garston	11/6		„ „
Nach	Dublin	12/—		pro load
„	Dünkirchen	7/—	Gold	„ „
„	Rouen	8/—	Gold	„ „
„	Bordeaux	9/—	Gold	„ „
„	Antwerpen	6/9	Gold	„ „
„	Gent	7/—	Gold	„ „

Eichenschwellen:

		Rate		
Nach	Dünkirchen	8/—	Gold	pro load
„	Rouen	9/—	Gold	„ „
„	Bordeaux	10/—	Gold	„ „
„	Antwerpen	7/—	Gold	„ „
„	Gent	7/3	Gold	„ „

Grubenholz:

		Rate		
Nach	Boness	29/—		pro Fad.
„	Grangemouth	28/6		„ „
„	Tyne	29/—		„ „
„	Sunderland	29/6		„ „
„	West Hartlepool	29/—		„ „
„	Hull	29/—		„ „
„	Grimsby	29/—		„ „
„	Cardiff	38/—		„ „
„	Dünkirchen	21/—	bis 22/—	„ „
„	Rouen	22/—		„ „
„	Bordeaux	26/—		„ „
„	Antwerpen	—		„ „
„	Gent	—		„ „

Rundholz hart, bis 7 m lang:

			Rate		
Nach	Dünkirchen		8/—		pro cbm
„	Rouen		9/—		„ „
„	Bordeaux		10/—		„ „
„	Antwerpen		6/—	Gold	„ „
„	Gent		6/6	„	„ „
„	Rotterdam	Hfl.	4.—		„ „
„	Bremen	RM.	—		„ „

Rundholz weich, bis 7 m lang:

			Rate		
Nach	Dünkirchen		7/6		pro cbm
„	Rouen		8/6		„ „
„	Bordeaux		10/—		„ „
„	Antwerpen		6/—	Gold	„ „
„	Gent		6/6	„	„ „
„	Rotterdam	Hfl.	4.—		„ „
„	Bremen	RM.	—		„ „

Eichene Stäbe:

			Rate		
Nach	Dünkirchen		9/—		pro t
„	Rouen		10/—		„ „
„	Bordeaux		11/—		„ „
„	Antwerpen		6/6	Gold	„ „
„	Gent		6/9 b. /7—	Gold	„ „
„	Rotterdam	Hfl.	4.—		„ „
„	Bremen	RM.	—		„ „

Kohle nach: pro t

	(10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000)
Oslofjord .	—	5/—	4/6	4/3	—
Gothenburg	4/9	4/6	4/—	3/9	—
Helsingborg	4/9	4/6	4/—	—	—
Malmö . . .	4/6	4 3	—	—	—
Karlskrona .	4/6	4/3	—	—	—
Norrköping	4/9	4/6	4/—	—	—
Oxelösund .	—	—	—	—	—
Stockholm .	4/10½	4/7½	4/1½	3/10½	—
Västeras . .	5/6 b. 5/9	5/3 b. 5/6	—	—	—
Skutskär .	5/6	5/3	—	—	—
Gefle . . .	5/6	5/3	4/9	4/3	—
Norrsundet	—	—	—	—	—
Hernösand .	—	—	—	—	—
Pitea . . .	—	—	—	—	—
Stugsund .	—	—	—	—	—
Swanö . .	—	—	—	—	—
Wiborg . .	5/3	4/9	4/3	4/—	—
Kotka . . .	5/—	4/6	4/—	3/10½	—
Helsingfors	5/—	4/6	4/—	3/10½	—
Ekenäs . .	5/6	5/3	—	—	—
Pargas . . .	5/6	5/3	—	—	—
Lovisa .	—	—	—	—	—
Abo	—	—	—	—	—
Mäntyluoto .	—	—	—	—	—
Windau . .	—	—	—	—	—
Memel . . .	—	—	—	—	—
dän. Häfen	4/9	4/3	3/9 b. 4/—	3/9	—
holl. Häfen	—	5/6	4/9 b. 5/—	4/9	—
belg. Häfen	—	4/3	3/9 b. 4/—	3/6 b. 3/9	—
Dieppe . . .	—	—	—	—	—
Fécamp . .	—	—	—	—	
Le Havre . .	25,— frs.	23,50 frs.	21,50 frs.	—	
Rouen . .	—	23,— frs.	23,— frs.	22,50 frs.	—
Caën . . .	25,— frs.	—	—	—	
Bordeaux .	—	27,— frs.	26,50 frs.	—	—
Bayonne . .	—	28,— frs.	26,50 frs.	—	—
West-Italien	—	—	8/9	8/7½	8/3 b. 8/6
Ost-Italien .	—	—	9/9	9/7½	9/3 b. 9/6

Zucker:

	(10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000)
Riga . . .	5/6	5/3	5/—	—	—
Reval . . .	5/6	5/3	5/—	—	—
London . .	7/—	6/6	6/3	—	—
Hull	7/—	6/6	6/3	—	—

Getreide:

Gerste nach:	10/1500	15/2000	2/3000	3/4000	5000
Antwerpen	3/6	3/4½	3/3	3/3	3/3
Rotterdam .	Hfl. 2,40	Hfl. 2,30	Hfl. 2,20	Hfl. 2,15	Hfl. 2,10
London . .	7/—	7/—	6/6	6/3	6/—
Riga . . .	5/6	5/3	5/—	—	—
Reval . . .	5/6	5/3	5/—	—	—
Dänemark .	Kr. 4.—	4.50	—	—	—

Hafer nach:

London . .	7/6	7/6	7/—	6/9	6/6
Riga	6/6	6/3	6/—	—	—
Reval . . .	6/6	6/3	6/—	—	—

Hülsenfrüchte pro to.

Dünkirchen	8/—	—	—	—	—
Rouen . . .	8/6	—	—	—	—
Nantes . . .	12/—	—	—	—	—
Bordeaux .	12/—	—	—	—	—
Leith . . .	16/—	—	—	—	—
Grangemouth	16/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 4,50	—	—	—	—

Saaten:

Klee nach: pro to

Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen . . .	9/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Leith . . .	27/6	—	—	—	—
Grangemouth	27/6	—	—	—	—
Amsterdam	[illegible]. 4/75	—	—	—	—

Timotee nach: pro to

Dünkirchen	9/—	—	—	—	—
Rouen . . .	10/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Amsterdam	Hfl. 5/—	—	—	—	—

Seradella nach: pro to

Dünkirchen	8/6	—	—	—	—
Rouen . . .	9/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	—

Esparsette nach: pro to

Dünkirchen	15/—	—	—	—	—
Rouen . . .	15/—	—	—	—	—
Bordeaux .	18 —	—	—	—	—
Nantes . . .	18/—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	—

Holzteer (in Fässern):

	Preis	
Dünkirchen	9/—	Deckverladung vorbehalten
Rouen . . .	10/—	
Nantes . . .	12/—	
Bordea ux .	12/—	
Leith . . .	22/—	
Grangemouth	22/—	
Amsterdam	Hfl. 4,—	

Paraffin (in Säcken):

	pro to				
Dünkirchen	10/—	—	—	—	—
Rouen . . .	12/—	—	—	—	—
Nantes . . .	14/—	—	—	—	—
Bordeaux .	14/—	—	—	—	—

Der Bestand der Welthandelsflotte Mitte 1935.

Nach Lloyds Register of Shipping hat sich der Rückgang der Welthandelsflotte in den letzten zwölf Monaten erheblich verlangsamt. Während in der Zeit vom 1. Juli 1933 bis 30. Juni 1934 ein Rückgang von 2,34 Mill. BRT. zu verzeichnen war, hat sich die Welthandelsflotte im letzten Jahr nur um 0,69 Mill. BRT. vermindert. Am 1. Juli 1935 belief sich die Seeschiffstonnage (Schiffe über 100 BRT.) sämtlicher Länder der Welt auf 64,88 Mill. BRT. gegen 65,58 Mill. BRT. Mitte 1934 und rund 68 Mill. BRT. Mitte 1933. Die Ursachen dieses Tendenzumschwungs lassen sich nicht eindeutig feststellen. Immerhin ist zu beobachten, daß sich der Schiffsbestand der „billigen" Schiffahrtsländer (Griechenland, Rußland, China) weiter erhöht, der Bestand in den Ländern mit hohen Betriebskosten (England, Frankreich, Vereinigte Staaten) die Flottenverminderung weiter zurückgegangen ist. Hier wirken verschiedene Faktoren zusammen: die verbesserte Frachtmarktlage hat eine gute Anzahl von Schiffen vor der Verschrottung gerettet, indem sie entweder nach „billigen" Ländern verkauft oder in ihrem Heimatland wieder in Fahrt gesetzt wurden (in dieser Richtung wirken auch die britischen Tramper-Subsidien), ferner hat der Tankerpool eine Prämie gewährt, die das Abwracken veralteter Schiffe zunächst aufschiebt, schließlich spielt hier die Spekulation auf eine „Aktivierung" unrentablen Schiffsraums gelegentlich der angestrebten allgemeinen Regulierung der Weltschiffahrt mit. Eine Betrachtung der Bestandsentwicklung der wichtigsten Schiffahrtsländern in einer längeren Periode zeigt deutlich, daß der Zustand der Ruhe noch weit entfernt ist; die kleineren Schiffahrtsländer befinden sich noch in der Ausdehnung und die daraus folgende Uebersetzung der Weltwirtschaft macht sich, abgesehen von dem Druck auf dem Frachtenmarkt, in einer Verminderung bei der englischen, amerikanischen, holländischen und italienischen Schiffahrt bemerkbar, den sie zunächst ausübt.

Aus dem Vergleich gegenüber 1914 geht hervor, daß Deutschland seine Handelsflotte bisher auf einem der annähernd dem Volumen des verminderten Welthandels entsprechenden Stand gehalten hat; daraus kann der Umfang der bei den anderen Ländern notwendigen Verschrottungen erkannt werden. Auf diese ist auch ständig, zuletzt noch auf der Tagung der Internationalen Handelskammer zu Paris hingewiesen worden. Dabei hat sich der Umfang der Verschrottungen im letzten Jahr erheblich vermindert. Es wurden in allen Ländern insgesamt 1,74 Mill. BRT. gegenüber rund 2,4 Mill. BRT. im Vorjahr verschrottet. Diese beiden Ziffern stellen aber einen Rekord dar, der in der bisherigen Geschichte der Handelsflotten bisher nie erreicht worden ist. Im letzten Jahrzehnt sind zusammen 10,9 Mill. BRT. veralteten Schiffsraums abgewrackt worden. Da gleichzeitig aber Neubauten in größerem Umfang vergeben worden sind, hat sich die notwendige Entlastung nicht eingestellt. Infolgedessen hat sich die Ueberalterung der Handelsflotten weiter fortgesetzt. Mitte 1935 belief sich der Anteil der über 20 Jahre alten Schiffe in Großbritannien und Irland allein auf rund 20 % der gesamten Handelsflotte, während dieser Anteil in allen übrigen Ländern fast 32 % beträgt.

Die Bevorzugung des Dieselmotors hat sich weiter durchgesetzt. Während die mit Kolbendampfmaschinen ausgerüsteten Fahrzeuge sich um insgesamt 1,36 Mill. BRT. verminderten, haben im letzten Jahr die mit Dieselmotoren betriebenen Schiffe einen Zuwachs um 0,7 Mill. BRT. zu verzeichnen. Der Umfang der mit Dampfturbinen betriebenen Tonnage hat einen geringen Zuwachs zu verzeichnen.

Mindestfrachten in der Holzfrachtfahrt.

Aus Dänemark wird berichtet, daß in den interessierten Kreisen eifrig für das Zustandekommen einer Regelung der Frachten in der Holzschiffahrt gearbeitet wird. Aus verschiedenen Gründen sei man in dieser Frage zwar auf mehr Schwierigkeiten gestoßen als seinerzeit bei der Gründung des Tankschiffmonopols, schließlich sei man sich jedoch grundsätzlich über die Einführung von Mindestfrachten einig geworden. Gelinge es, endgültig Einigkeit zu erzielen, so solle die Neuregelung am 15. 9. 35 in Kraft treten. Zwecks praktischer Durchführung müßten sich jedoch mindestens 85 % der in Frage kommenden Reeder der Neuregelung anschließen.

Der Schiffsverkehr Lettlands.

Im Seeverkehr liefen im Juni 1935 in die lettländischen Häfen 319 Schiffe mit einem Raumgehalt

von 147 777 NRT. ein, während 331 Fahrzeuge mit 159 741 NRT. die Häfen verließen. Im Juni v. J. belief sich die Zahl der eingegangenen Schiffe auf 275 und deren Tonnage auf 126 098, denen im Ausgangsverkehr 297 Schiffe mit 148 360 NRT. gegenüberstanden.

Die Verteilung des Schiffsverkehrs auf die Haupthäfen ist aus nachstehender Aufstellung zu ersehen:

Eingang:

	Juni 1935		Juni 1934	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Riga	202	92 774	192	92 006
Libau	48	21 668	32	18 782
Windau	59	30 200	31	16 807

Ausgang:

	Juni 1935		Juni 1934	
	Zahl	NRT.	Zahl	NRT.
Riga	205	99 560	211	104 070
Libau	54	25 066	37	20 252
Windau	61	30 829	35	20 800

Küstenschiffahrt.

Im Mai wurden in der Küstenschiffahrt Lettlands 10 330 t Güter befördert, im Mai v. J. nur 8 463. Auf die Haupthäfen entfielen davon folgende Mengen:

	Mai 1935	Mai 1934
Riga	6 316 t	4 450 t
Libau	2 178 t	3 038 t
Windau	1 775 t	838 t

Leichte Zunahme der norwegischen Handelstonnage im ersten Halbjahr 1935.

Nach den von der Versicherungsgesellschaft „Det Norske Veritas“ herausgegebenen Uebersichten über die Entwicklung der Handelsschiffahrt in den nordischen Staaten ist der 1932 einsetzende Tonnagerückgang der norwegischen Handelsflotte auch im Jahre 1934 noch nicht zum Stillstand gekommen, wenn auch der vorjährige Tonnagerückgang mit 78 000 t beträchtlich hinter dem des Jahres 1933 zurückbleibt. Das erste Halbjahr 1935 weist dann wieder eine Zunahme um nahezu 27 000 t auf, die restlos der von den norwegischen Reedereien in den letzten Jahren auf Kosten der Dampfschiffahrt betriebenen Erweiterung der Motorflotte zugute gekommen ist. Bei einer Gesamttonnage von nahezu 4 Mill. t hat sich die norwegische Handelsflotte bei Berücksichtigung der gegenwärtig in der Schiffahrt bestehenden wirtschaftlichen Lage demnach verhältnismäßig gut zu behaupten vermocht.

Geringer Rückgang der aufgelegten Tonnage in Norwegen.

betrug die Anzahl der am 1. 8. 35 aufgelegten Schiffe 72 mit 326 000 t dw gegen 92 Schiffe mit 396 000 t dw am 1. 7. 35. Darunter befanden sich 23 Tankschiffe mit 222 000 t dw gegen 26 mit 256 000 t dw am 1. 7. 35. Es waren somit am 1. 8. 35 nur noch 6,1 % der norwegischen Handelsflotte, soweit sie für den Auslandsdienst in Betracht kommt, aufgelegt gegen 7,4 % am 1. 7. 35. Walfangfahrzeuge und in Reparatur befindliche Schiffe sind nicht miteingeschlossen.

Schiffsverkauf nach Italien.

Der 1905 erbaute Dampfer „Taurus“ von 7340 t dw wurde von der Reederei Wilh. Wilhelmsen, Oslo, für 8000 £ nach Italien verkauft.

Antrag auf Unterstützung der norwegischen Seeschiffahrt.

Ein Parlamentsantrag über eine Unterstützung der norwegischen Schiffahrt fordert unter Hinweis auf die englische und holländische Subventionspolitik die Einsetzung eines Ausschusses mit der Aufgabe: 1. die subventionspolitischen Verhältnisse und deren Folgen in denjenigen Ländern festzustellen, die mit Norwegen auf dem internationalen Schiffahrtsmarkt in Wettbewerb stehen, 2. einen Vorschlag auszuarbeiten, wie staatlicherseits diese Folgen für die norwegische Schiffahrt abgewendet werden können, ohne daß solche Maßnahmen den Charakter direkter oder indirekter Subsidien erhalten.

Abnehmende Raumbelegungen durch die UdSSR.

Im 1. Halbjahr 1935 hat die Anglo-Soviet Shipping Co. Ltd., London, Cardiff und Moskau, insgesamt 243 Schiffe gechartert, gegen 319 Schiffe im 1. Semester des Vorjahres; davon entfielen auf die britische Flagge 122 (204) Fahrzeuge. Die Gesamttonnage diesmal erreichte 1,38 Mill. BRT., davon englische Schiffe von 0,68 Mill. BRT. Die insgesamt verausgabten Frachtgelder zeigten eine Abnahme von 1,29 Mill. £ auf 0,93 Mill. £; die den englischen Schiffen zugeflossenen Frachtsummen sind von 0,82 Mill. £ auf 0,48 Mill. zurückgegangen. Zeitcharterschlüsse sind hierbei nicht berücksichtigt. Diese Entwicklung ist auf das Anwachsen der russischen Handelsflotte zurückzuführen.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Antwerpen.

Im Juli 1935 sind im Hafen von Antwerpen 942 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 1862586 t eingelaufen.

Während den ersten sieben Monaten des Jahres betrug die Anzahl der angekommenen Schiffe 6195 mit einem Tonnengehalt von 12181876 t gegenüber 5835 Schiffen und 11756536 t im gleichen Zeitraum des Vorjahrs. Die Zunahme beträgt somit 324 Schiffe und 425340 t.

Im Flaggenbild waren folgende Staaten vertreten: England 251, Deutschland 204, Holland 124, Schweden 64, Norwegen 62, Frankreich 60, Belgien 56, Dänemark 34, Griechenland 14, Finnland 11, Italien 12, Jugoslawien 6, Rußland 5, Polen 5, Spanien 4, Lettland 4, Japan 4, Brasilien 4, Aegypten 1, Freie Stadt Danzig 1 und Island 1 Schiff.

Eisenbahntarife

Ermäßigung der Ausfuhrtarife für Grubenholz.

E. D. Mit Gültigkeit vom 1. 8. 35 werden die polnischen Ausfuhrtarife für Grubenholz über die Trockene Grenze für Entfernungen über 500 km ermäßigt, und zwar wird für jede Entfernung über 500 km der einheitliche Frachtsatz von 17,40 Złoty angewandt. Bisher war dies der Frachtbetrag für 500 km, während die größeren Entfernungen rasch steigenden Frachtsätzen unterlagen. Für Entfernungen unter 500 km findet keine Ermäßigung statt. Infolgedessen begünstigt die Tarifänderung die Grubenholzausfuhr aus Ostpolen gegenüber der westpolnischen Ausfuhr. Die Tarifsenkung soll die Wettbewerbsfähigkeit des polnischen Grubenholzes mit dem Sowjetholz aufrechterhalten. Die UdSSR. hatte bekanntlich die Frachten für Ausfuhrholz, das im Transit durch Polen nach Deutschland geht, erheblich herabgesetzt.

Polnische Wirtschaftsgesetze in deutscher Übertragung

Titelübersetzungen

Monitor Polski Nr. 174 vom 1. August 1935.

Pos. 206 Rundschreiben T 28 des Finanzministers vom 6. 7. 35 LD IV 19910/2/35 betreffend Erläuterungen zu Position 303 P. 5 des Einfuhrzolltarifs.

Pos. 207 Rundschreiben T 30 des Finanzministers vom 19. 7. 35 LD IV 20974/2/35 betreffend Erläuterungen zu Position 23 P. 1 und 27 P. 3 des Einfuhrzolltarifs.

Einfuhrverbot für Zelluloid.

Verordnung
des Ministerrats vom 24. Juli 1935 betreffend die Aenderung der Verordnung des Ministerrats vom 12. Oktober 1934 über das Einfuhrverbot für einige Waren.

(Dz. Ust. Nr. 57 vom 1. August 1935 Pkt. 369.)

Auf Grund des Art. 30 Abs. 6 der Verordnung des Staatspräsidenten vom 27. Oktober 1933 über das Zollrecht (Dz. U. R. P. Nr. 84/610) wird folgendes verordnet:

§ 1. Anlage Nr. 2 zur Verordnung des Ministerrats vom 12. Oktober 1934 über das Einfuhrverbot für einige Waren (Dz. U. R. P. Nr. 96/871) wird durch folgende Tarifstelle ergänzt:

Tarifstelle:	Bezeichnung der Ware:
487 und Anmerkung	Zelluloid

§ 2. Diese Verordnung tritt am dritten Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Erläuterungen zu Pos. 85, P. 1 des Einfuhrzolltarifs.

Erlaß T 27
des Finanzministeriums L D IV 19791/2/35 vom 4. Juli 1935.

(Mon. Polski Nr. 162 Pos. 195 vom 18. Juli 1935.)

Auf Grund des Art. 13, Abs. 4 des Zollrechts (Dz. U. R. P. Nr. 84/610 von 1933) erläutert das Finanzministerium, daß im Heilwesen verwendete Pflanzenteile wie z. B. Blüten und Blätter, auch von den Zweigen abgestreift, die aber in natürlicher, nicht durch einen mechanischen Zerkleinerungsprozeß geänderter Form eingehen, sind als im Heilwesen verwendete, nicht zerkleinerte Teile von Pflanzen nach Pos. 89, P. 1 des Zolltarifes zu verzollen.

Mit Obigem im Widerspruch stehende Erläuterungen treten am Tage der Verkündung dieses Erlasses außer Kraft.

Deutsches Reich

Das polnische Geschäft auf der Deutschen Ostmesse.

Die offiziösen Stellen Deutschlands und Polens für die Abwicklung des deutsch-polnischen Kompensationsabkommens: die Deutsche Handelskammer für Polen und die Polnische Gesellschaft für den Kompensationshandel (Zahan) — haben sich entschlossen, zur 23. Deutschen Ostmesse in Königsberg vom 18. bis 21. August ihre Repräsentanten zu entsenden, die für die Durchführung von Geschäften im Rahmen des Abkommens zur Verfügung stehen werden.

Zur Zeit werden bereits mit den zuständigen Stellen in Berlin und Warschau Verhandlungen geführt, die der Unterrichtung und Heranziehung von Interessenten, der Vorbereitung der einzelnen Geschäfte und der Schaffung von Erleichterungen für die Zureise zur Messe dienen, worüber auch genauere Bekanntgabe erfolgt.

Abgesehen von diesem bestimmten Zweck werden beide Organisationen Auskunftsstellen auf der 23. Deutschen Ostmesse einrichten, die jeden Interessenten am deutsch-polnischen Geschäft über alle Einzelheiten des Warenaustausches, des Zahlungsverkehrs usw. zwischen Deutschland und Polen authentische Auskunft erteilen werden. Durch Schaffung dieser Stelle gibt die Deutsche Ostmesse eine wertvolle Gelegenheit zur Aufnahme von Geschäftsbeziehungen zwischen Polen und Deutschland und trägt damit wesentlich zur weiteren Auflockerung des Wirtschaftsverkehrs zwischen beiden Staaten bei.

Druck von A. Schroth, Danzig